

Zukünftige Mobilität in Heilbronn

Beitrag zum Stadtkonzeption Heilbronn 2030, Handlungsfeld „Mobilität und Netze“

Grundlage der Ausführungen sind die innerhalb des **Arbeitskreises Mobilität** der **Lokalen Agenda 21 Heilbronn** entwickelten Konzepte und die Ergebnisse der Veranstaltungsreihe „Vision einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Mobilität in Heilbronn“ im Rahmen des „Bürgerforum für ein nachhaltige, zukunftsorientiertes Heilbronn“ 2014.

Vor welchen aktuellen und zukünftigen Herausforderungen steht die Mobilität in Heilbronn jetzt und in den nächsten 20 Jahren?

Eine Gesamtmobilitätsplanung für Heilbronn und seine unmittelbare Nachbarschaft, die alle Verkehrsträger umfasst, existiert bisher nicht. Die Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes wurde vom Gemeinderat beschlossen, liegt aber bisher nicht vor.

Die Flächeninanspruchnahme der Mobilitätseinrichtungen und deren Kosten steigen ständig an und belasten den Haushalt erheblich.

Realisierungen und von größeren Verkehrsinfrastrukturprojekten dauern immer länger (Beispiel Saarlandstraße).

Die Umweltbelastungen (Stickoxide, Feinstaub, Lärm) steigen und deren Ausgleich wird immer schwieriger.

Zudem steigt die Zahl zugelassener Kfz weiter leicht an (2014 - 2015: von 61740 auf ca. 62.530 Pkw). Die westlichen Stadteile sind zum größten Teil über das erträgliche Maß hinaus verkehrsbelastet.

Die Lösung, zumindest für eine Teil der Probleme, sehen wir in der weiteren deutlichen Stärkung des sogen. Umweltverbundes (UV), also der vermehrten Nutzung des ÖPNV und des Fahrrades und des Zufußgehens sowie dem Ausbau der zugeordneten Infrastruktur.

Die Entwicklung Mobilität muss den Natur- und Umweltschutz angemessen berücksichtigen und den Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Personen Rechnung tragen.

Welche maßgebliche eigenen Vorhaben und Planungen bestehen bereits?

Planungsgrundlagen:

- Gesamtverkehrsplan Teil: Straßennetz; Teil: ÖPNV (Stand 2005)
- Radverkehrsplan (Stand 2008)
- Radroutenkonzept (Stand 2011), siehe GR-Ds323 vom 08.11.2011
- Fußwegekonzept, Innenstadt, (Stand 2013)
- Nahverkehrsplan (Stand 2013)

Straßen:

Die Allee ist neu ausgebaut.

Der Ausbau und die Verlängerung der Saarlandstraße sind fertig geplant.

Der Neubau der Bleichinselbrücke erfolgt gerade.

Der Rückbau der Kalistraße und der Ausbau der Karl-Nägele-Brücke, der Füger- und der Weipertstraße sind in der Planung.

Der Neubau der Weststrandstraße ist in der Planung.

Die Nordumfahrung von Neckargartach und Frankenbach ist in Planung.

Es gibt ein innenstadtnahes, ausreichendes Angebot von öffentlichen Parkhäusern und Tiefgaragen.

ÖPNV:

Der Ausbau des Stadtbahnnetzes wurde mit der Stadtbahnstrecke Nord vorerst abgeschlossen. Weitere Planungen gibt es nicht.

Der Aus- bzw. Umbau des Busnetzes ist nicht geplant. Maßnahmen zur Busbeschleunigung werden schrittweise erweitert; zuletzt Wilhelmstr.

Radwege

Die Radroute Süd ist zum größten Teil realisiert.

Die Radrouten Nord (Biberach – Neckargartach – Innenstadt) und West (Kirchhausen - Frankenbach – Innenstadt) sind in Planung.

Das Radwegenetz wird stellenweise ausgebaut und punktuell optimiert.

Fahrradstraßen wurden in der Badstraße und der Steinstraße eingerichtet.

Ein Fahrrad-Servicecenter ist angedacht; es fehlt allerdings noch ein geeigneter Standort.

Zunehmende Einschränkungen des Radverkehrs in der oberen und unteren Neckarstraße durch Privatisierung von öffentlichen Raum.

Fußwege

Ein Fußwegeplan für die Innenstadt wurde erstellt und soll schrittweise auf die Stadtteile erweitert werden. Es wurde ein verwaltungsinterner „AK Fußwege“ eingerichtet.

Orientierungshilfen für Sehbehinderte werden schrittweise realisiert.

Verlagerung des Radverkehrs von Fußwegen auf die Straße erfolgt schrittweise.

Abbau von Hindernissen auf Gehwegen geschieht stellenweise..

Resultierende Bewertungen des Ist-Zustand der Stadt: Stärken / Schwächen / Potentiale?

Stärken:

Gut ausgebautes Straßennetz vorhanden.

Gestaltungsmöglichkeiten im Bereich des Neckarbogens sind gegeben.

Ehrgeizige Ziele der Stadt zur Verbesserung des Umweltverbundes (UV) in der Gesamtstadt.

und im Neckarbogen (**Abb. 1**).

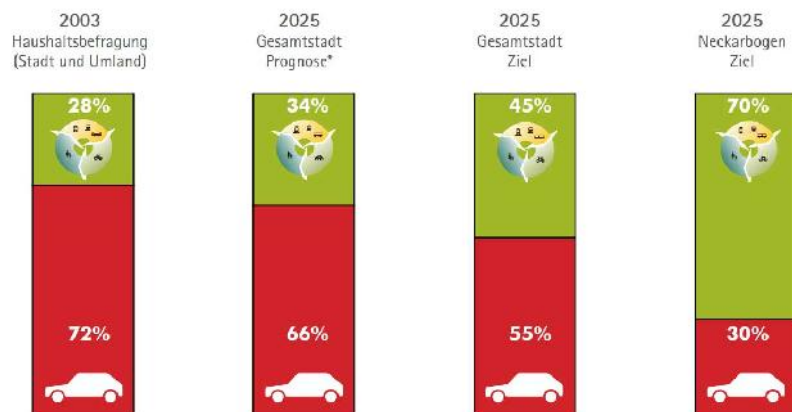
Bereits vorhandenes

Stadtbahnnetz.

Zunehmende Bereitschaft der Verwaltung die Bürgerschaft in die Planungsprozesse mit einzubinden.

Einführung eines „Fahrgastforums“ beim HNV und eines verwaltungsinternen „AK Fußwege“.

01.2 . ziele . mobilitätsentwicklung



* Radverkehrsanteil 15 %

Abbildung 1: Ziele der Mobilitätsentwicklung in Heilbronn

Quelle: GR-DS 36, 13.03.2012, Heilbronn

Schwächen:

Die noch zu geringe Neigung der breiten Bürgerschaft zur inhaltlichen Beteiligung an Mobilitätsplanungen.

Umsetzung der Saarlandstraßenplanung und der Nordumfahrung Neckargartach, Frankenbach sind offen und deren Realisierung ist unklar.

Starke Verkehrsbelastungen der westlichen Stadtteile (Frankenbach, Klingenberg, Neckargartach, Böckingen)

Bisher gibt es kein integrales Konzept für das Zusammenwirken und die Nutzung aller Formen der Mobilität.

Wenige konkrete Maßnahmen zur Erreichung der formulierten und beschlossenen Mobilitätsziele (**siehe Abb. 1**).

Zu wenig Personal im Mobilitätsplanungsbereich der Stadt; deshalb zu langsame Umsetzung beschlossener Maßnahmen.

Keine intensive Planungszusammenarbeit mit den Umlandgemeinden.

Zu wenig „weiche „ Maßnahmen zur Information und Aufklärung der Bürgerschaft.

Konservative Haltung der Gemeinderatsmehrheit gegenüber einer nachhaltigen Orientierung der Mobilität.

Die Verknüpfung von Bahn Bus und Fahrrad ist an den meisten Stellen der Stadt schlecht.

Potentiale:

Eine vergleichbar mit ähnlichen Städten gute finanzielle Situation der Stadt.

Die „BUGA Heilbronn 2019“ als Motor für neue Entwicklungen in der Gesamtstadt auch im Bereich der Mobilität.

Mehrere bürgerschaftliche Gruppen, die bereit sind, die Initiative zu ergreifen.

Erweiterungsmöglichkeiten für die Fußgängerzone (z.B. Lohtorstraße, nördliche Innenstadt).

Gute Ansätze zur Förderung des Fahrradverkehrs in Heilbronn.

Möglichkeiten zur Verbesserung des Busverkehrs (Taktzeiten, Busbeschleunigung, Nutzerinformation).

Weitere Ausbaumöglichkeiten für die Stadtbahn.

Zu wenige aber gut ausgebildete neue Kräfte im Baudezernat der Stadt Heilbronn.

Visionen und Ziele: Wie soll die Stadt 2030 aussehen?***Welche Ziele soll sie sich setzen?***

Schrittweise Veränderung des Modalsplits (UV zu MIV), so dass im Jahr 2030 zwei von drei Wegen im Stadtgebiet zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zurückgelegt werden.

Anmerkung: Das derzeitige Ziel der Stadt Heilbronn für den Modalsplit bis 2025 liegt bei 45% zu 55% (UV zu MIV), siehe **Abb. 1**.

Für das Jahr 2000 wurde in einer Studie beispielsweise für den Umweltverbund ein Potential von 44% und unter Einbeziehung rein subjektiver Gründe für die Nutzung des MIV ein Gesamtpotential von 77% ausgewiesen (**Abb. 2**).

Aufgrund der Entwicklungen bis heute ist davon auszugehen, dass für das Jahr 2030 ein noch höheres Potential für den Umweltverbund vorhanden ist.

Diese Ziele sind auf der Grundlage eines Gesamtkonzeptes für den Umbau der Mobilitätsstruktur und die situationsangepasste Nutzung aller Formen der Mobilität in Heilbronn zu erreichen.

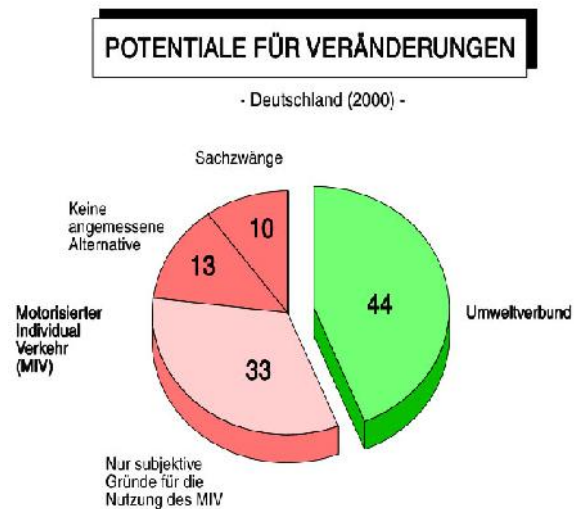


Abbildung 2: Potentiale für Mobilitätsveränderungen

Quelle: W. Brög, E. Ertl, JUST DO IT! Wegweiser für Verhaltensänderungen, Socialdata, 2004

Zitat W. Brög, E Ertl: „Für die Hälfte aller Pkw-Fahrten in Deutschland gibt es keinen Sachzwang“.

Die vorhandene potentiale müssen weitgehend ausgeschöpft werden.

Als Ziel muss der Autoverkehr in der Innenstadt und damit auch die Verkehrsbelastung der westlichen Stadtteile deutlich reduziert werden..

Projekte und Maßnahmen: *Wie, mit welchen Maßnahmen lassen sich diese formulierten Ziele konkret erreichen?*

Aus der Sicht notwendiger Maßnahmen sind verschiedene Bereiche zu unterscheiden.

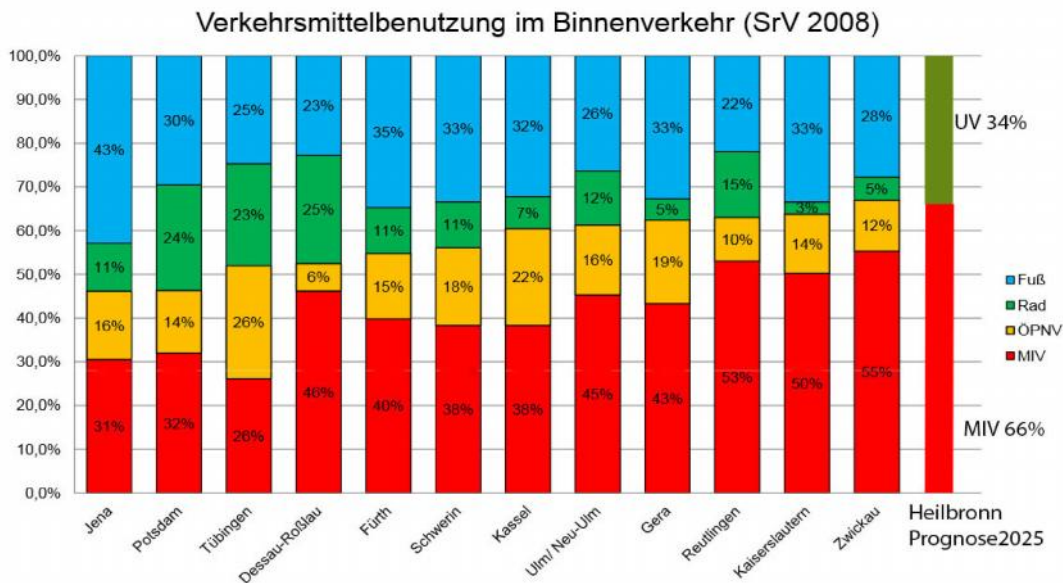
1. Schaffung aussagefähiger Planungsgrundlagen zur schrittweisen Erreichung der gesteckten Ziele und Kontrolle der jeweils erreichten Ergebnisse bzw. Durchführung von zielführenden Korrekturen
2. Ausbau und Umgestaltung der Infrastruktur
3. Erweiterung des Angebotes im Umweltverbund
4. Durchführung von „Weichen Maßnahmen“ zu Verhaltensänderungen der Mobilitätsnutzer.

Es ist zumindest klärungsbedürftig warum in anderen, mit Heilbronn vergleichbaren, Städten der UV-Anteil wesentlich höher ist (**Abb. 3**).

Schon im Jahr 2008 schneiden alle vergleichbaren Städte teilweise deutlich besser ab als die Prognose 2025 für Heilbronn.

Es stellt sich die Frage: *Was müssen wir ändern, damit uns das auch gelingt?*

Aus unserer Sicht gibt keine vernünftigen Gründe bis zum Jahr 2030 einen Anteil des Umweltverbundes zu erreichen die besser ist als der Mittelwert vergleichbarer Städte.



Quelle: SrV 2008, System repräsentativer Verkehrserhebungen, Uni Dresden
ergänzt durch Daten der Stat Heilbronn (GR-DS 36 vom 13.03.2012)

Modal Split – Städtevergleich

1

STETE PLANUNG
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

Abbildung 3: Verkehrsmittelnutzung in mit Heilbronn vergleichbaren Städten
Quelle: s.o., StetePlanung, Darmstadt, ergänzt um die Prognose 2015 für die Gesamtstadt Heilbronn

Zu 1: Planung

Eine detaillierte Analyse der Gesamtsituation, die Aufstellung und Auswertung eines Gesamtverkehrsplanes sowie eine intensive Suche nach zielführenden Maßnahmen unter Beteiligung der Bürgerschaft sind dringend erforderlich.

Dazu muss kurzfristig der GR-Beschluss zur Aufstellung eines Gesamtverkehrsplanes umgesetzt werden.

Da die Wirksamkeit einzelner Maßnahmen auf den Modalsplit kaum abschätzbar ist, sollte die Sensitivität der einzelnen Maßnahmen regelmäßig ermittelt und der Maßnahmenplan zielgerichtet angepasst werden. Da sich langfristig umzusetzende Infrastrukturmaßnahmen dazu kaum eignen, sollte vor allen Dingen Methoden zur Verhaltensbeeinflussung eingesetzt und erprobt werden.

Zu 2: Infrastruktur

Das vorhandene Straßennetz der Stadt ist ausreichend, wenn es gelingt einen Teil des privatgenutzten Pkw-Verkehrs auf andere, dem UV zugeordnete, Mobilitätsformen zu verlagern. Eine Realisierung der Verlängerung der Saarlandstraße ist kontraproduktiv. Sie ist teuer, erhöht die Flächeninanspruchnahme und verringert die Attraktivität der Stadtbahnverbindung in das Leintal. Stattdessen sollte das ÖPNV-Angebot in diese Richtung erweitert werden. Das Park-and-Ride-Angebot sollte verbessert werden und von Gewerbegebiet „Böckingen West“ in Richtung Leingarten verlegt werden.

Die Anbindung des Gewerbegebietes „Böllinger Höfe“ an die Autobahn muss durch einen kreuzungslosen Anschluss an die Neckartalstraße verbessert werden.

Die Kranenstraße sollte als verkehrsberuhigtes Eingangstor zum Neckarbogen ersatzlos zurückgebaut werden.

Ausweitung verkehrsberuhigter Zonen in der Innenstadt und eine Erweiterung der Fußgängerzone um die Lohtorstraße und die Turmstraße:

Die Innenstadt ist durch eine Ausweisung nur noch eine Fahrspur pro Richtung zwischen dem Rathenauplatz und dem Berliner Platz (Wilhelmstr./Urbanstr. Am Wollhaus, Allee) zu entlasten. Die anderen Spuren werden durchgängig für den Bus und Fahrradverkehr zur Verfügung gestellt.

Die Verkehrsbelastungen in den westlichen Ortsteilen können durch ein besseres ÖPNV-Angebot, eine Bevorzugung des ÖPNV bei der Verkehrssteuerung und durch zusätzliche Umsteigeschnittstellen z.B. in Kirchhausen und Klingenberg reduziert werden.

Zu 3: Umweltverbund

Es müssen komfortable Umsteigeschnittstellen (Park-and-Ride) von Pkw auf Bus und Bahn und umgekehrt z. B. an den Autobahnanschlüssen (Untergruppenbach, Neckarsulm, Obereisesheim) und an den wichtigen Verbindungsstraßen (B293, B27, B39) in das Umland geschaffen werden.

Es ist ein einheitliches, elektronisch buchbares Tarifsysteem für alle öffentlich nutzbaren Verkehrsmittel, Sharingangebote und Parkplätze zu schaffen.

Im Tarifsysteem sind Kombiangebote für Park-and-Ride sowie ÖPNV- oder Fahrradnutzung einzuführen.

Zur Förderung des UV gehören der Ausbau bestehender Sharingsysteme (Carsharing) und die Einrichtung weiterer Sharingsysteme (Fahrrad incl. Anhänger, Lastenräder, E-Bike, Elektroroller). kurzfristig soll ein Fahrradverleihsystem sollte eingeführt werden.

Alle Parkplätze im Straßenraum der Innenstadt stehen nur für die Anwohner zur Verfügung.

Stadtbahn

Der weitere Ausbau des Stadtbahnnetzes in Richtung Süden wird geplant (in Richtung Zabergäu, in Richtung Bottwartal). Im bestehenden Netz wird die Taktdichte nach Öhringen, Sinsheim und Neckarelz in den Hauptverkehrszeiten auf 20Min. erhöht.

Busnetz

Im Busnetz werden elektrisch betriebene Fahrzeuge eingesetzt. Der Busbetrieb wird durch den weiteren Ausbau und die Schaffung Vorrangregelungen an verkehrskritischen Stellen beschleunigt (Ausweisung und Bau von Busspuren, Pfortnerampelsysteme, Beschleunigung der Räumung der Staustrecken vor den Bussen durch situationsabhängig gesteuerte Verkehrssignalanlagen).

Die Takte im Stadtverkehr werden an die regionalen und möglichst auch überregionalen Takte angepasst (integraler Taktfahrplan bis auf die Stadtbusebene hinunter). In den in den Hauptzeiten wird Taktdichte des Busverkehrs auf 10 Min. erhöht
Auf Schwachlaststrecken werden Rufbusse eingeführt.

Fahrradfahren

Das bestehende Routenkonzept wird bis 2025 vollständig umgesetzt. Der Fahrrad- und Fußgängerverkehr wird schrittweise entflochten. Verlegung des Radverkehrs auf separate Radwege oder, durch Schutzstreifen und rote Teppiche gesichert, auf die Fahrbahn. Abschaffung des Zusatzzeichens nach §39 „Radfahrer frei“ auf Gehwegen.

Schaffung von Schnellverbindungen in die und in der Innenstadt, vor allen Dingen in West-Ost-Richtung. z.B. Umgestaltung der Frankfurter Straße zur Radstraße. Routenalternative für die Obere und Untere Neckarstraße (siehe: gesonderter Vorschlag des AK Mobilität der LA21 HN).

Weiterführung der Fahrverbindung Badstraße übe den Kurt-Schumacher-Platz und die rückgebaute Kranenstraße bis zur neuen Bleichinselbrücke (Weststrandstraße).

Nur abschnittsweise vorhandene Radwege sind durchgängig zu verbinden (z.B. zwischen der Rollsporthalle und dem Parkhaus am Bollwerksturm, Radfahrverbot auf der Busspur aufheben; im Bereich der Rosenbergbrücke, auf der Brücke ist ein Radfahrstreifen markiert, vor und hinter der Brücke darf nur auf der Straße gefahren werden).

Zufußgehen

Das Zufußgehen ist die umweltfreundlichste Mobilitätsform. Zur Förderung müssen alle Hindernisse (Parken auf den Gehwegen, Containerstellplätze) beseitigt werden.

Das Radfahren auf Gehwegen soll verboten werden (s.o. Fahrradfahren).

Wichtige Fußwegeverbindungen, auch zu touristischen Sehenswürdigkeiten, sollten ausgeschildert werden.

An von Fußgängern stark frequentierten Kreuzungen sollten die Ampelschaltungen Diagonalqueren erlauben.

An Anforderungssignalanlagen erhalten Fußgänger bei Betätigung Sofortgrün.

Die Zahl der öffentlichen Sitzgelegenheit wird erhöht (z.B. in der Oberen und Unteren Neckarstraße).

Zu 4: „Weiche Maßnahmen“ zur Verhaltensänderung

Wissenschaftliche Studien (z.B. W. Brög, E. Erl, JUST DO IT! Wegweiser für Verhaltensänderungen, Socialdata, 2004) zeigen, dass Verhaltensänderungen nur unwesentlich durch mit hohen Kosten verbundene Verbesserungen des Angebotes als vielmehr durch „soft policies“ (Information und Motivation) erreicht werden können.

Die Studie zeigt, dass sowohl bei den Meinungsführern wie auch bei den Bürgern zu über 90% die Meinung, dass **„jeder bei sich selbst anfangen muss“**, um die Folgeerscheinungen des Autoverkehrs zu verbessern. Dies verdeutlicht die Wichtigkeit der „weichen“ Maßnahmen.

Um den UV zu fördern, müssen in erster Linie die Vorteile einer situationsangepasste, optimale Nutzung verschiedenster Verkehrsmittel bewusst gemacht werden und deren Umsetzung gefördert werden.

Durch öffentliche Aktionen, sichtbares beispielgebendes Verhalten der Entscheidungsträger und persönliche Ansprachen können Fehleinschätzungen und Informationslücken in der Bürgerschaft reduziert werden.

Es sind öffentlichkeitwirksame Kampagnen (Wettbewerbe, Mitmachaktionen, Feste, Anzeigen Plakate, Apps u.s.w.) hilfreich.

Die Stadt Heilbronn sollte schnell den Versuch unternehmen, so Verhaltensänderungen zu erreichen. Die BUGA Heilbronn 2019 würde sich dazu als herausragendes Ereignis gut eignen.

Zitat Brög, Etl: „Würde jede(r) Autofahrer(in) in Deutschland nur zwei Fahrten pro Woche („einmal hin und zurück“) auf ein umweltschonendes Verkehrsmittel verlagern, ergäbe sich bereits ein Reduzierung der PKW-Verkehrs in der Größenordnung von 15 bis 20%“

Schon kleine Verhaltensänderungen haben große Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen.